

Application No. 10/635,926
Paper Dated December 5, 2003
In Reply to USPTO Correspondence of November 5, 2003
Attorney Docket No. 964-031173



IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Application No. : 10/635,926
Applicant : PATRICK ARAND
Filed : August 6, 2003
Title : RESTRAINT SYSTEM FOR A MOBILE MACHINE
Group Art Unit : 3612

MAIL STOP MISSING PARTS
Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

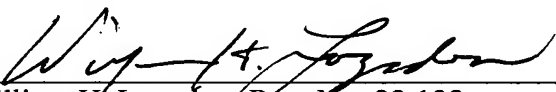
CLAIM FOR PRIORITY

Sir:

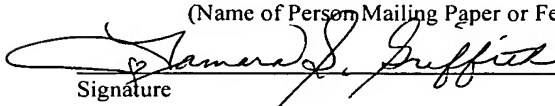
Attached hereto is a certified copy of German Patent Application No. 102 36 447.8, filed August 8, 2002. Priority of this German application is claimed in accordance with the provisions of 35 U.S.C. §119.

Respectfully submitted,

WEBB ZIESENHEIM LOGSDON
ORKIN & HANSON, P.C.

By 
William H. Logsdon, Reg. No. 22,132
Attorney for Applicant
700 Koppers Building
436 Seventh Avenue
Pittsburgh, PA 15219-1818
Telephone: (412) 471-8815
Facsimile: (412) 471-4094
E-mail: webblaw@webblaw.com

I hereby certify that this correspondence is being deposited with the United States Postal Service as first class mail in an envelope addressed to Commissioner for Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450 on December 5, 2003.

Tamara S. Griffith
(Name of Person Mailing Paper or Fee)

Signature Date 12/05/2003

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 36 447.8

Anmeldetag: 08. August 2002

Anmelder/Inhaber: STILL GmbH,
Hamburg/DE

Bezeichnung: Rückhaltesystem für eine mobile
Arbeitsmaschine

IPC: B 60 R 22/00

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 03. Juli 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag



Jerofsky

Zusammenfassung

Rückhaltesystem für eine mobile Arbeitsmaschine

Die Erfindung betrifft ein Rückhaltesystem für eine mobile Arbeitsmaschine (1), insbesondere ein Flurförderzeug, mit einem Fahrersitz (2) und einem Rückhaltegurt (3). Erfindungsgemäß weist das Rückhaltesystem eine längenvariable mechanische Verbindung (6) zwischen einem vorderen Teil (4) eines Fahrerschutzdachs oder einer Fahrerkabine und dem Rückhaltegurt (3) auf. Die längenvariable mechanische Verbindung (6) erleichtert dem Bediener das Anlegen des Rückhaltegurts (3). Der Bediener wird den Rückhaltegurt (3) auch anlegen, da sonst die Betätigung von Bedienelementen (5) erschwert oder unmöglich ist. Gleichzeitig verhindert die längenvariable mechanische Verbindung (6) das Umgehen einer Vorrichtung zum Erkennen des Schließzustandes des Rückhaltegurts (3).

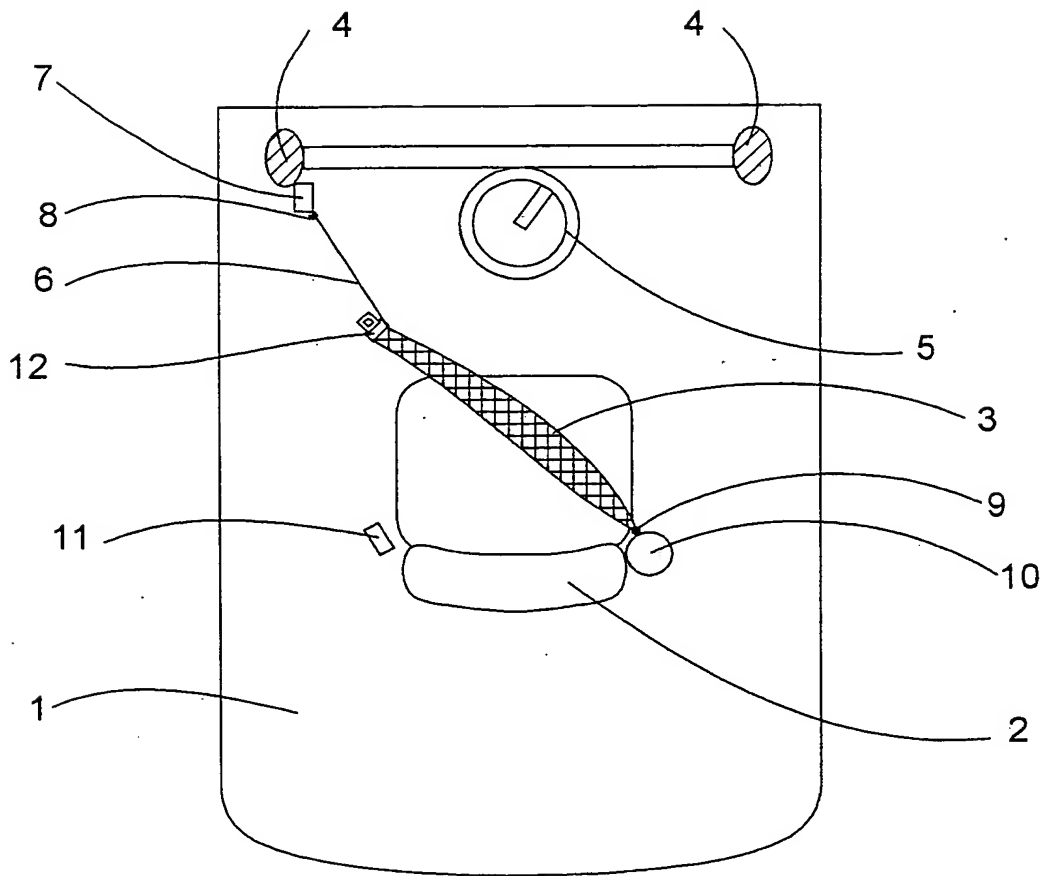


Fig. 1

Beschreibung

Rückhaltesystem für eine mobile Arbeitsmaschine

Die Erfindung betrifft ein Rückhaltesystem für eine mobile Arbeitsmaschine, insbesondere ein Flurförderzeug, mit einem Fahrersitz und einem Rückhaltgurt.

5

Eine der häufigsten und gefährlichsten Unfallarten beim Betrieb einer mobilen Arbeitsmaschine mit sitzendem Bediener ist das Umkippen der Maschine, weil dabei der ungesicherte Bediener aus der Fahrerkabine fallen und unter die Arbeitsmaschine geraten kann. Um das Herausfallen des Fahrers zu verhindern, sind verschiedene Rückhaltesysteme gebräuchlich. Die weiteste Verbreitung haben dabei Gurtsysteme, insbesondere Beckengurte. Besonders bei häufigen Ein- und Aussteigevorgängen wird das Anlegen des Sicherheitsgurtes vom Bediener jedoch als lästig empfunden. Um dennoch ein Anlegen des Gurtes zu erzwingen, werden häufig Gurtkontaktschalter verwendet, die einen Betrieb der mobilen Arbeitsmaschine nur bei in das Gurtschloss eingestecktem Gurtklipp erlauben. Diese Sicherungsmaßnahme kann jedoch beispielsweise dadurch umgangen werden, dass der Sicherheitsgurt hinter der Rückenlehne des Fahrersitzes vorbeigeführt wird, wodurch der Fahrer trotz Betätigung des Gurtkontaktschalters die mobile Arbeitsmaschine ungesichert betreiben kann.

15

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, ein Rückhaltesystem für eine mobile Arbeitsmaschine, insbesondere ein Flurförderzeug, mit einem Fahrersitz und einem Rückhaltgurt zur Verfügung zu stellen, das dem Fahrer einfaches und bequemes Ein- und Aussteigen gestattet und gleichzeitig sicherstellt, dass der Gurt ordnungsgemäß benutzt wird.

25

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, dass eine längenvariable mechanische Verbindung zwischen einem vor dem Fahrersitz angeordneten Bauteil und dem Rückhaltgurt besteht. Dadurch wird der Einstieg des Fahrers in das Rückhaltesystem erleichtert, da der Rückhaltgurt von der Verbindung so gehalten wird, dass er beim Einsteigen schon halb um den Fahrer gelegt ist und der Gurtklipp nur noch auf einem kurzen Weg zum Gurtschloss geführt werden muss. Zudem ist der Gurt so vor dem Fahrer angeordnet, dass er diesen schließen muss, um die Bedienelemente der mobilen Arbeitsmaschine problemlos betätigen zu können.

30

Besonders vorteilhaft ist es, wenn die mechanische Verbindung aus einem Seil oder einem Gurt besteht, da damit eine flexible Verbindung besteht, die beim Ein- und Aussteigen weniger behindert als starre Verbindungen.

5

Vorteilhafterweise wird ein Mittel zur federnden Straffung des die mechanische Verbindung bildenden Seils oder Gurts vorhanden sein, damit auch bei unterschiedlich eingestellten Rückhaltegurtlängen ein einfacher Ein- und Ausstieg gewährleistet ist.

10

Es ist zweckmäßig, ein Mittel zum Aufrollen des die mechanische Verbindung bildenden Seils oder Gurts vorzusehen, um ein loses Durchhängen, das den Einstieg erschwert, zu vermeiden.

15

Indem der Befestigungspunkt der mechanischen Verbindung an einem vor dem Fahrersitz angeordneten Bauteil höhenverstellbar ist, wird eine leichte Erreichbarkeit des Gurtklipps für den Fahrer bei gleichzeitig einfachem Ein- und Ausstieg gewährleistet.

20

Vorteilhafterweise ist ein Mittel zur Begrenzung des Aufrollweges des die mechanische Verbindung bildenden Seils oder Gurts sowie des Aufrollweges des Rückhaltegurts vorhanden. Dadurch wird der Gurtklipp in einem für den Zugriff des Fahrers günstigen Bereich positioniert.

25

Es ist von besonderem Vorteil, wenn die erfindungsgemäße mechanische Verbindung derart ausgeführt ist, dass diese bei vorhandenen mobilen Arbeitsmaschinen nachrüstbar ist, da damit auch ältere Geräte auf den neuesten Sicherheitsstandard gebracht werden können.

30

Besonders vorteilhaft ist es, wenn ein Mittel zum Erkennen des Schließzustandes des Rückhaltegurts vorhanden ist, da so ein vorschriftswidrig nicht geschlossener Gurt erkannt werden kann.

35

Ebenfalls von besonderem Vorteil ist, wenn das Rückhaltesystem über eine Signalleitung derart mit der Steuerung der mobilen Arbeitsmaschine in Wirkverbindung steht, dass die Maschine nur bei geschlossenem Rückhaltegurt betreibbar ist, da damit

eine versehentliche oder absichtliche Benutzung der Arbeitsmaschine bei nicht ordnungsgemäß geschlossenem Gurt verhindert wird. Da die Arbeitsmaschine nur bei geschlossenem Gurt in Betrieb genommen werden kann, ist sichergestellt, dass der Benutzer beim Betrieb der Maschine ordnungsgemäß gesichert und somit bei einem
5 möglichen Unfall der Arbeitsmaschine geschützt ist.

Weitere Vorteile und Einzelheiten der Erfindung werden anhand des in den schematischen Figuren dargestellten Ausführungsbeispiels näher erläutert. Dabei zeigt

10 Figur 1 einen Gabelstapler mit einer erfindungsgemäßen mechanischen Verbindung zwischen vorderem Fahrerschutzdachholm und geöffnetem Rückhaltegurt,

 Figur 2 einen Gabelstapler mit einer erfindungsgemäßen mechanischen Verbindung zwischen vorderem Fahrerschutzdachholm und
15 geöffnetem Rückhaltegurt in der Seitenansicht,

 Figur 3 einen Gabelstapler mit einer erfindungsgemäßen mechanischen Verbindung zwischen vorderem Fahrerschutzdachholm und geschlossenem Rückhaltegurt,

20 Figur 1 zeigt als Ausführungsbeispiel für eine mobile Arbeitsmaschine einen Gabelstapler 1 in der Draufsicht. Selbstverständlich können auch andere mobile Arbeitsmaschinen, wie beispielsweise Schlepper oder mobile Kräne, mit einer erfindungsgemäßen Vorrichtung ausgestattet werden. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die vorderen Holme 4 des Fahrerschutzdachs dargestellt, während das eigentliche Dach und die dazugehörigen hinteren Holme nicht gezeigt
25 sind. Der Gabelstapler 1 ist mit einem erfindungsgemäßen Rückhaltesystem ausgestattet, das im gezeigten Ausführungsbeispiel aus einem mit einer Gurtrolle 10 am Fahrersitz 2 befestigten Rückhaltegurt 3 besteht, der über eine mechanische Verbindung, hier in Gestalt eines Seils 6 mit einer Aufrollvorrichtung 7, beispielsweise
30 einer vorgespannten Seilrolle, verbunden ist. Die Aufrollvorrichtung 7 ist im Ausführungsbeispiel am vorderen Fahrerschutzdachholm 4 befestigt, es ist jedoch auch eine Befestigung an anderen vor dem Fahrersitz angeordneten Bauteilen möglich. Diese können eigens zu diesem Zweck am Flurförderzeug angebracht sein oder bereits andere Funktionen erfüllen. Der Weg des Seils 6 ist durch die
35 Stoppvorrichtung 8 begrenzt, der des Gurtes 3 durch die Stoppvorrichtung 9. Diese

Anordnung ist in Fig. 2 in einer Seitenansicht gezeigt. Durch Einführen des Gurtklipps 12 in das Gurtschloss 11 wird der Rückhaltegurt geschlossen und es ergibt sich der in Fig. 3 gezeigte Zustand.

- 5 Die gezeigte Ausführung mit einem Beckengurt 3 ist für mobile Arbeitsmaschinen aufgrund der niedrigen Fahrgeschwindigkeit typisch, es kann jedoch auch ein anderes Gurtsystem, beispielsweise ein Dreipunktgurt, verwendet werden. Ebenso kann statt des Seils 6 auch eine andere flexible Verbindung gewählt werden, beispielsweise ein Gurt oder Band. Um das Schließen des Gurtes 3 zu ermöglichen, ist aufgrund des
- 10 unterschiedlichen Abstandes des Gurtklipps 12 zum vorderen Holm 4 im offenen und im geschlossenen Zustand die Verbindung 6 so ausgeführt, dass sie in ihrer Länge variabel ist.

- Eine Verstellung der Länge der mechanischen Verbindung 6 von Hand mit
- 15 nachfolgender Arretierung, beispielsweise durch eine am Fahrerschutzdachholm 4 angebrachte Klemmvorrichtung, ist prinzipiell möglich, jedoch ist eine automatische Längenverstellung aufgrund der einfacheren Bedienung vorzuziehen. Dazu kann die Verbindung auch in sich elastisch sein, beispielsweise durch eingewebte Gummifäden.

- 20 Besteigt der Fahrer den Fahrersitz 2, so wird er schon beinahe vom Gurt 3 umschlossen und muss den Gurtklipp 12 nur noch einen kurzen Weg zum Gurtschloss 11 führen. Er wird dies insbesondere auch deshalb tun, weil bei geöffnetem Gurt 3 der Gurt 3 und das Seil 6 die Betätigung der Bedienelemente, wie beispielsweise des Lenkrades 5, behindern können. In geschlossener Stellung hingegen besteht für den
- 25 Fahrer hinsichtlich Bedienung und Sichtverhältnissen kein Unterschied zu einem Gurtsystem nach dem Stand der Technik.

- Um dem Bediener maximalen Komfort und eine optimale Einstellung des Gurts 3 zu gewährleisten, wird dieser vorzugsweise so ausgeführt sein, dass er sich in geöffnetem
- 30 Zustand automatisch auf die Gurtrolle 10 aufrollt. Um zu verhindern, dass dies vollständig geschieht, wodurch für den Bediener die Benutzung erschwert würde, ist eine Stoppvorrichtung 9 vorgesehen. Diese kann entweder, wie in der gezeigten Ausführung, auf dem Gurt 3 selbst angeordnet, aber selbstverständlich auch beispielsweise im Mechanismus der Gurtrolle 10 integriert sein. Umgekehrt kann ein zu
- 35 weites Einrollen des Seils 6 und damit ein zu weites Ausrollen des Gurts 3 durch die

Aufrollvorrichtung 7 ebenfalls die Handhabung erschweren, da der Bediener sich, um den Gurtklipp 12 zu erreichen, weit nach vorne beugen müsste. Um dies zu vermeiden, ist eine Stoppvorrichtung 8 für die mechanische Verbindung 6 vorzusehen. Auch diese kann wieder, wie bei der Stoppvorrichtung 9 als Stopper 8 auf dem Seil 6 oder als Bestandteil der Aufrollvorrichtung 7 ausgeführt sein.

Sollte der Gurt 3 nicht, wie im gezeigten Ausführungsbeispiel, als Automatikgurt ausgebildet sein, so ist eine federnde Straffung des Gurtes 3 in geöffnetem Zustand besonders hilfreich, da der Gurt 3 so nicht durchhängt, sondern in einer Stellung gehalten wird, die einen bequemen Einstieg ermöglicht. Dies kann über eine Aufrollvorrichtung 7 oder durch Verwendung eines elastischen Verbindungselements 6, beispielsweise eines Seils mit eingewebten Gummifäden, realisiert werden.

Ist der Fahrersitz 2 höhenverstellbar, so sollte auch der Befestigungspunkt 13 der mechanischen Verbindung 6 in seiner Höhe verstellbar sein, um ein bequemes Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Diese Höhenverstellung kann durch eine der für solche Anwendungen übliche Technik realisiert werden, wie beispielsweise die Führung des Befestigungspunktes in einer Schiene mit Rastmarken oder eine einfach lösbare Verschraubung.

Um sicherzustellen, dass der Bediener den Gurt 3 tatsächlich anlegt, kann ein Mittel zum Erkennen des Schließzustandes des Gurtes 3 vorgesehen werden. Dieses kann beispielsweise in einem Schalter im Gurtschloss 11 bestehen, aber auch andere Lösungen sind möglich. Der Fahrer kann dann bei nicht angelegtem Gurt 3 beispielsweise durch ein Warnsignal auf diesen Umstand hingewiesen werden.

Noch größere Sicherheit wird erzielt, wenn die Rückhaltevorrichtung über eine Signalleitung so mit der Steuerung des Gabelstaplers 1 in Wirkverbindung steht, dass dessen Betrieb nur bei geschlossenem Gurt 3 möglich ist. Bei bisherigen Gurtanordnungen konnten solche Schaltungen dadurch umgangen werden, dass der Fahrer den Rückhaltgurt permanent geschlossen lässt und diesen dabei beispielsweise hinter der Rückenlehne des Sitzes vorbeiführt. Dies wird nun durch die mechanische Verbindung 6 zum vor dem Fahrersitz angebrachten Teil 4 des Fahrerschuttdachs verhindert. Durch diese Maßnahme sowie das erleichterte Anlegen des Gurtes 3 wird somit ein erheblicher Sicherheitsgewinn erzielt.

Patentansprüche

1. Rückhaltesystem für eine mobile Arbeitsmaschine (1), insbesondere für ein Flurförderzeug, mit einem Fahrersitz (2) und einem Rückhaltegurt (3), **dadurch gekennzeichnet**, dass mindestens eine längenvariable mechanische Verbindung (6) zwischen einem vor dem Fahrersitz (2) angeordneten Bauteil (4) und dem Rückhaltegurt (3) besteht.
2. Rückhaltesystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die mechanische Verbindung (6) aus mindestens einem Seil oder Gurt besteht.
3. Rückhaltesystem nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass ein Mittel (7) zur federnden Straffung der mechanischen Verbindung (6) vorhanden ist.
4. Rückhaltesystem nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass ein Mittel (7) zum Aufrollen des die mechanische Verbindung (6) bildenden Seils oder Gurts vorhanden ist.
4. Rückhaltesystem nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass der Befestigungspunkt der mechanischen Verbindung (6) an dem vor dem Fahrersitz (2) angeordneten Bauteil (4) höhenverstellbar ist.
6. Rückhaltesystem nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass mindestens ein Mittel (8) zur Begrenzung des Aufrollweges des die mechanische Verbindung (6) bildenden Seils oder Gurts und/oder mindestens ein Mittel (9) zur Begrenzung des Aufrollweges des Rückhaltegurts (3) vorhanden ist.
7. Rückhaltesystem nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass die längenvariable mechanische Verbindung (6) derart ausgeführt ist, dass sie bei vorhandenen mobilen Arbeitsmaschinen (1) nachrüstbar ist.
8. Rückhaltesystem nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass ein Mittel zum Erkennen des Schließzustandes des Rückhaltegurts (3) vorhanden ist.

9. Rückhaltesystem nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass das Rückhaltesystem mittels einer Signalleitung mit der Steuerung der mobilen Arbeitsmaschine (1) derart in Wirkverbindung steht, dass die mobile Arbeitsmaschine (1) nur bei geschlossenem Rückhaltegurt (3) betreibbar ist.

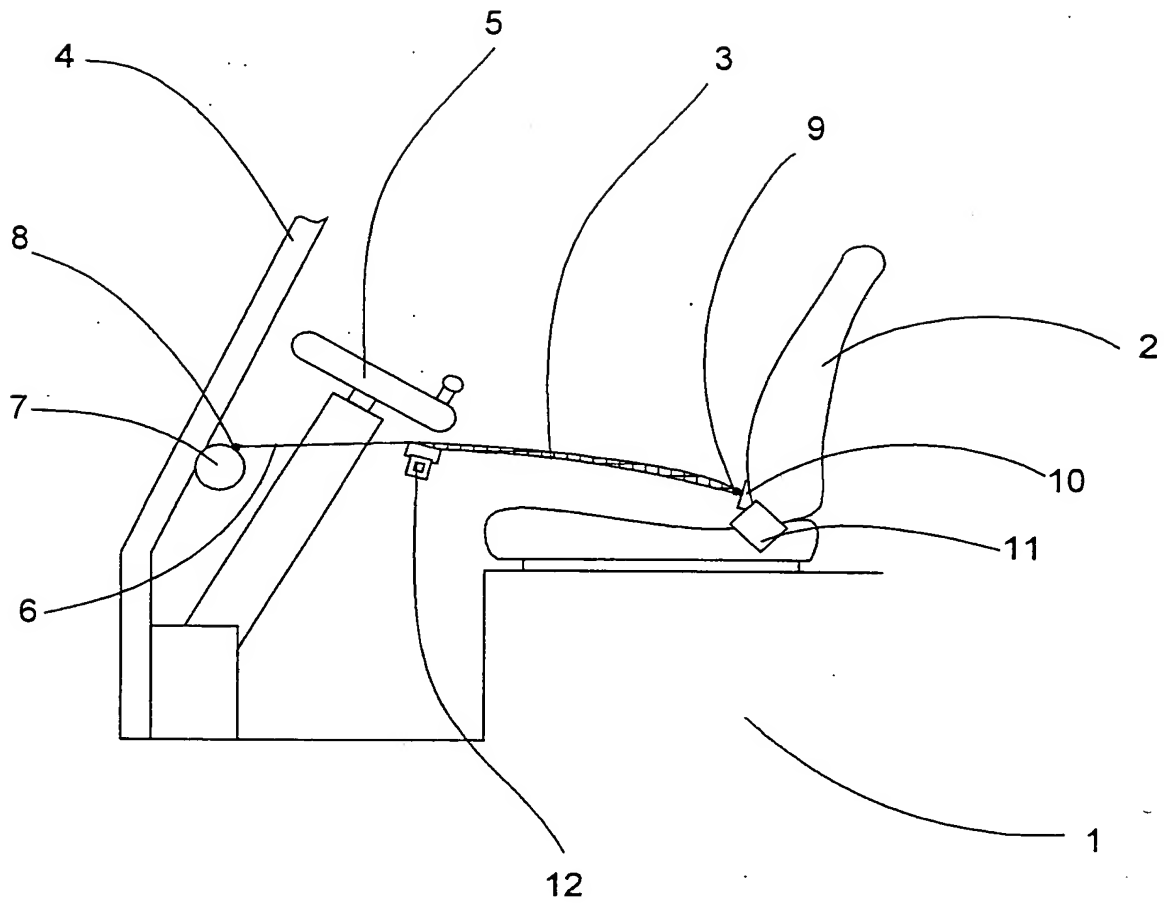


Fig. 2

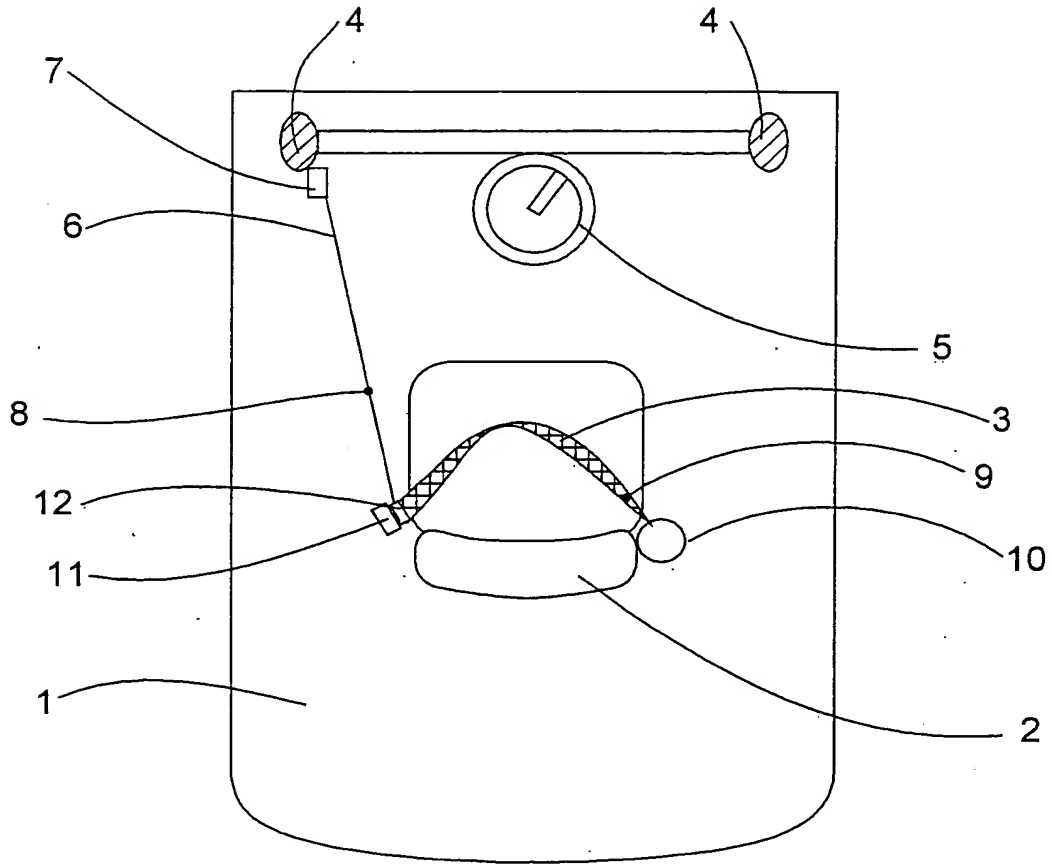


Fig. 3



Creation date: 12-31-2003
Indexing Officer: EGEDLU - ESKINDER GEDLU
Team: OIPEScanning
Dossier: 10623206

Legal Date: 12-08-2003

No.	Doccode	Number of pages
1	IDS	3

Total number of pages: 3

Remarks:

Order of re-scan issued on